GRAN PREMIO DI EUROPA Sulla pista del Nürburgring le «rosse» come al solito hanno buone carte da giocare

Ferrari favorita, Schumacher «gioca» in casa

Ogni anno il campione del mondo invita tutti a fare festa sul suo kartodromo di Kerpen

NÜRBURGRING Semioscurato dai clamori dei mondiali di calcio di Corea e Giappone, arriva l'appuntamento con il Gran premio d'Europa, in Germania, sul circuito del Nürburgring. La gara, oltre che per la concorrenza del football, fatica un po' più del normale a suscitare interesse per colpa dell'assoluto dominio di Michael Schumacher e della Ferrari in questa stagione.

Una colpa di sapore molto dolce per i tifosi del Cavallino, ma forse anche gli appassionati più integralisti delle Rosse si divertirebbero di più di fronte a successi maggiormente contrastati. Nel frattempo per gli uomini del team di Maranello un brusco cambiamento. Dalla soffocante afa emiliana, alla pioggia e alla nebbia della zona intorno al mitico circuito tedesco.

Michael Schumacher

Gli uomini della Scuderia erano arrivati in Germania in anticipo di un giorno rispetto agli altri Gp, per ottemperare a una tradizione che dura ormai da sette anni, cioè da quando Michael Schumacher è alla corte di Maranello: infatti, sempre prima della gara del Nürburgring, Michael invita tutti al suo kartodromo a Kerpen, la cittadina che gli ha dato i natali

L'appuntamento di Kerpen è una bella occasione per tutti per passare un po' di tempo insieme in relax, divertendosi alla guida dei kart. C'è anche un momento agonistico, con una gara endurance a squadre.

Giancarlo Fisichella

Per la cronaca, i vincitori sono stati Andrea Benedenti, Alessandro Cinelli, Lucia Pennesi e Graham Webber, che hanno preceduto la squadra formata da Calogero Albanese, Gianluca Bogdan Magni, Michele Emozione e Andrea Stella; sul terzo gradino del podio sono saliti Mattia Binotto, Adriano Casolari, Fabrizio Grandi e Arrigo Zaccaria.

Finita la festa, è tempo di cominciare a pensare alle prove libere del venerdì, alle qualifiche del sabato e alla corsa vera e propria. Barrichello dice di temere la Williams, ma l'impressione generale è che i team concorrenti i campionati 2002 li abbiano dati già, con ragione, per persi. In questo appuntamento però la stessa Williams e la McLaren avranno almeno una motivazione geografica: si corre in Germania, tanto Bmw quanto Mercedes in casa come minimo vorranno arrivare davanti alla «cugina», nel caso non fosse possibile scalzare le F2002 dal podio più alto.

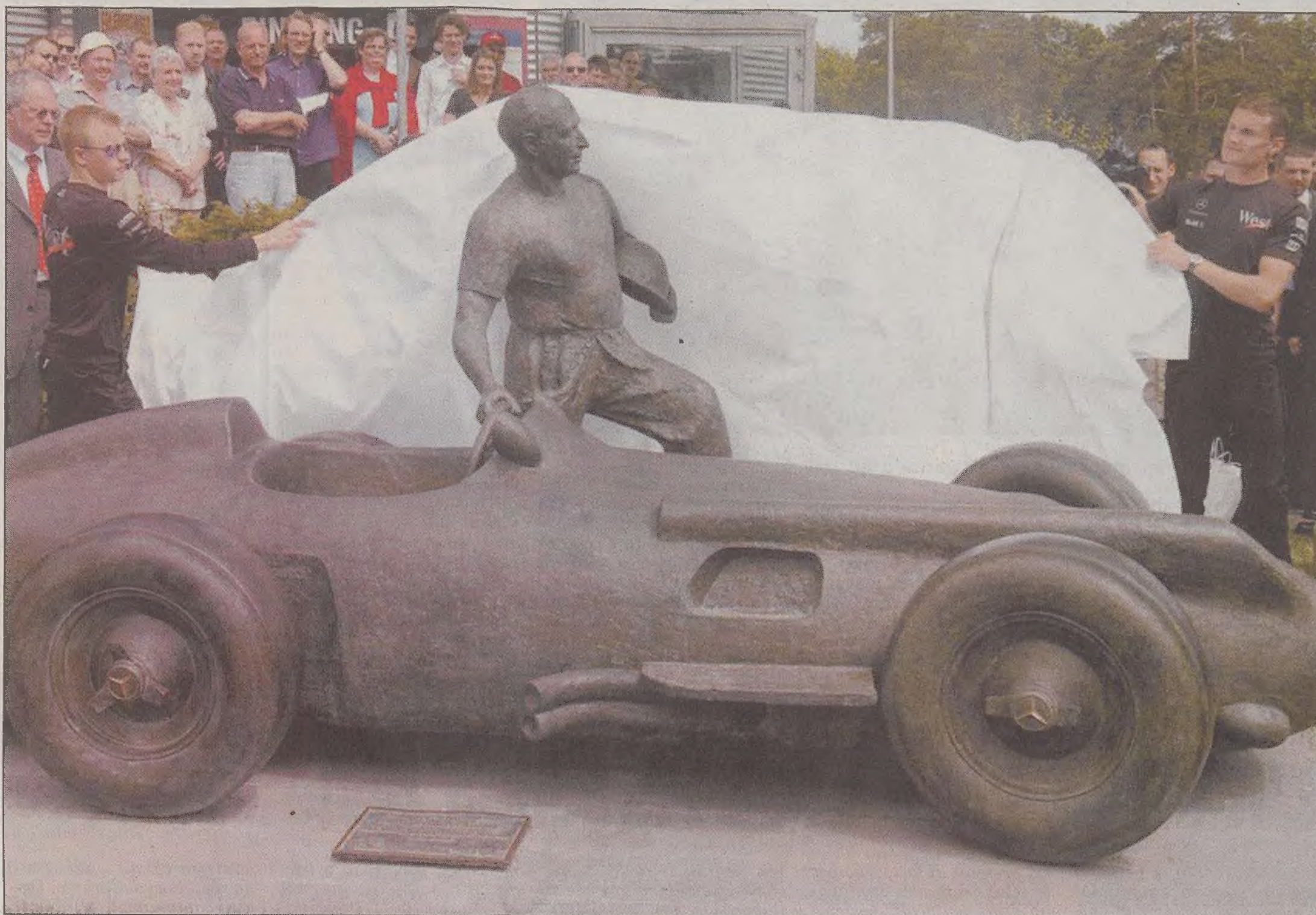
Tutti gli altri al massimo possono puntare alla zona punti.

Bar e Jordan avranno il nuovo motore Honda e sperano serva per rientrare tra le scuderie di centro griglia, al livello di Sauber, Toyota e magari Renault. Grazie soprattutto alla vena di Giancarlo Fisichella, il team irlandese, che pare sia in crisi finanziaria, sta facendo passi avanti su quelli dei risultati e della tecnica.

La Bar è l'unica squadra che quest'anno non ha ancora marcato punti. Un record scomodo che si aggiunge alle polemiche fra Jacques Villeneuve e Dave Richards. Il team manager vorrebbe che il pilota accettasse una riduzione di stipendio, più di lui guadagna solo Michael Schumacher, ma finora non pare che il canadese sia molto d'accordo.

Altri problemi hanno Arrows e Minardi, sembra che lo stesso Bernie Ecclestone si stia muovendo per sostenere le scuderie meno ricche, che non fanno audience come la Ferrari in televisione ma sono indispensabili per dare consistenza numerica alla griglia di partenza.

Domani Diretta Raiuno, ore 11

Luca Dall'Ara

Raikkonen e Coulthard hanno scoperto un monumento dedicato al pilota Fangio sulla pista del Nürburgring.

Una giornata particolare con il «circo» molto attento sul calcio e sull'andamento di Brasile-Inghilterra e Germania-Stati Uniti

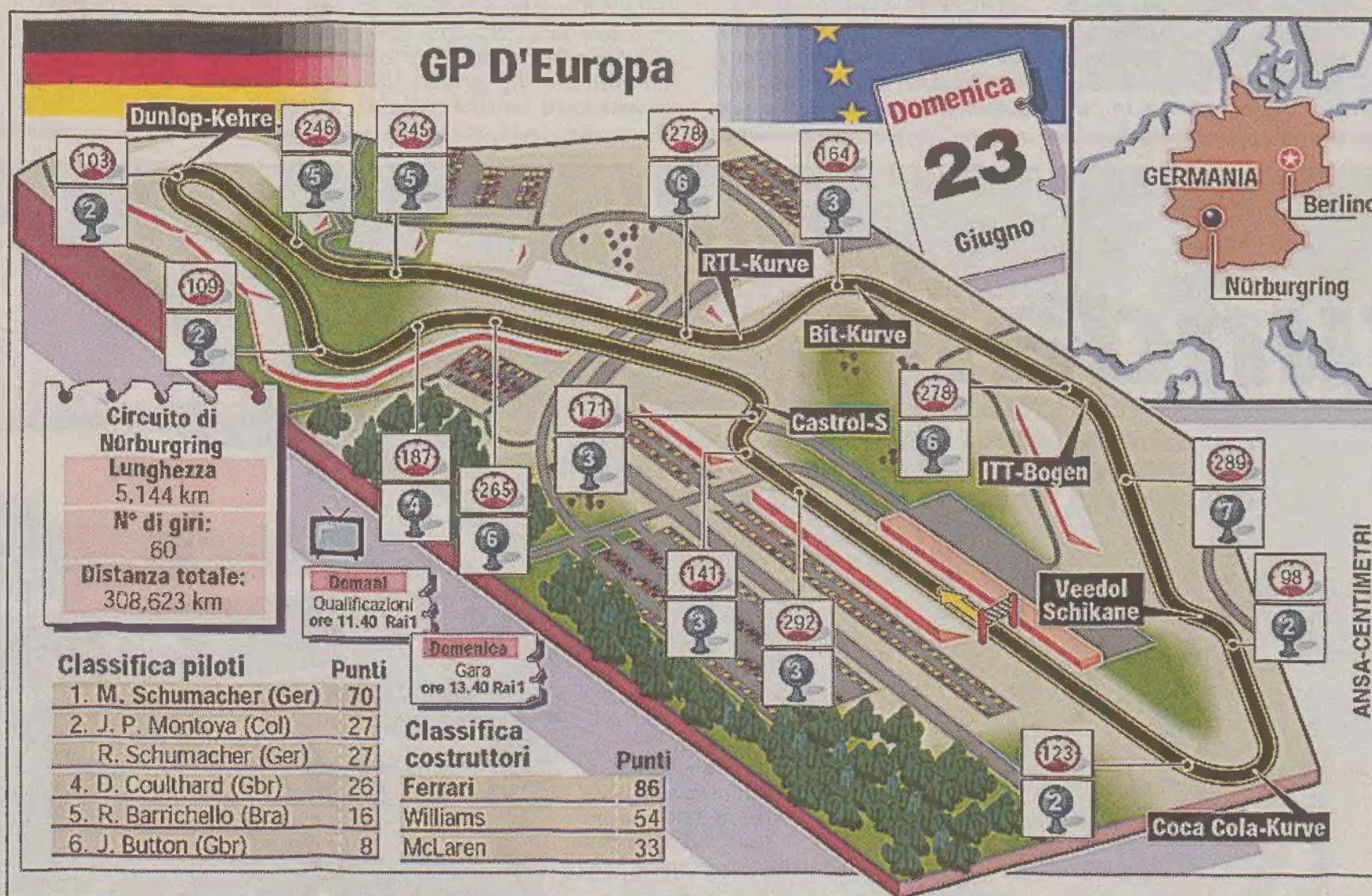
Libere, Coulthard precede Schumi di 155 millesimi

NÜRBURGRING David Coulthard su McLaren/Mercedes è stato il più veloce nella giornata di prove libere che precede il Gran premio d'Europa. Sul circuito del Nürburgring lo scozzese ha fatto segnare il tempo di 1'31"886, precedendo di 155 millesimi la Ferrari di Michael Schumacher.

La giornata di prove è stata peraltro caratterizzata da un' attenzione tutta particolare che il mondo della Formula Uno ha riservato al calcio. Ai mondiali è la giornata di Brasile-Inghilterra e Germania-Stati Uniti, e un po' tutti, meccanici, piloti, spettatori, tra una prova e l'altra, ma soprattutto dopo le prove, si sono ritirati nei rispettivi motorhome per seguire il secondo tempo della partita della nazionale tedesca contro quella americana. Anche Michael Schumacher, appena ha potuto, è corso davanti alla tv ed ha fatto in tempo a vedere in diretta la rete segnata dal suo connazionale Ballack.

Lo stesso era avvenuto in mattinata per la diretta di Brasile-Inghilterra, con la conseguente soddisfazione al Nürburgring dei brasiliani (dai piloti ai giornalisti) e la delusione degli inglesi (a cominciare dal ferrarista Ross Brawn).

Classifica piloti	Punti
1. M. Schumacher (Ger)	70
2. J. P. Montoya (Col)	27
R. Schumacher (Ger)	27
4. D. Coulthard (Gbr)	26
5. R. Barrichello (Bra)	16
6. J. Button (Gbr)	8

Classifica costruttori	Punti
Ferrari	86
Williams	54
McLaren	33

CURIOSITÀ

Avversarie alla carica

Si rinnova la sfida Italia-Germania solo sul circuito: Williams più potente

ROMA Non ci sarà l'atteso Italia-Germania ai mondiali e allora il match adesso si sposta al Nürburgring. Più che i tacchetti bullonati potranno i motori, le mescole e i carichi aerodinamici della Ferrari alle prese con la coppia di propulsori tedeschi Mercedes (McLaren) e Bmw (Williams). Una sfida che è anche un derby tra le due scuderie impegnate a non chiudere troppo presto un Mondiale che sembra ormai diventato una sola, infinita, striscia rossa. E per allontanare il più possibile, il giorno del trionfo del Cavallino, provano ad andare oltre i limiti.

Non è certamente un caso che Montoya e Ralf Schumacher avranno la possibilità, proprio in occasione del Gp d'Europa (il nono del calendario mondiale), di far esordire una versione evoluta del V10 tedesco. Per la prima volta nella storia della Formula Uno un motore supererà la barriera dei 19 mila giri. Già usato a Montecarlo e in Canada una versione da 18.850 giri, lo «step 5» fornirà qualche cavallo extra in qualifica proprio per contrastare la F2002 della Ferrari di Schumacher e Barrichello a caccia della pole dopo gli ultimi due tentativi andati a vuoto. Ma saprà essere affidabile il nuovo «mostro» Bmw? Rispetto a quello usato nel 2001 il motore è molto più leggero ma anche terribilmente fragile, come hanno dimostrato le rotture nel Principato di Monaco e a Montreal. Montoya che in Canada non ha nascosto tutta la sua rabbia (scoppio del motore dopo oltre metà gara) non intende avere più brutte sorprese. E gli ingegneri gli hanno assicurato che nonostante la leggerezza, l'affidabilità è aumentata: «I guai di Montreal sono stati risolti (rottura di una valvola per Montoya e di un pistone per Ralf Schumacher)». C'è solo da attendere quanto la potenza possa garantire maggiore capacità di successo.

La Ferrari comunque non sta a guardare. In Canada ha già sfoggiato un V10 con 18.600 giri e l'intenzione è di aumentare ancora i cavalli di potenza anche se per il Nürburgring non ci sono grandi novità. Chi invece continua sullo stesso... ritmo è la Mercedes: nessuno sviluppo per quest'anno, si attende solo di portare al banco il motore 2003. Rispetto alle altre due scuderie Raikkonen e Coulthard spingono un motore con il 10% in meno di cavalli ma Norbert Haug, responsabile dell' attività sportiva della scuderia nega: «Sono soltanto voci malevole».

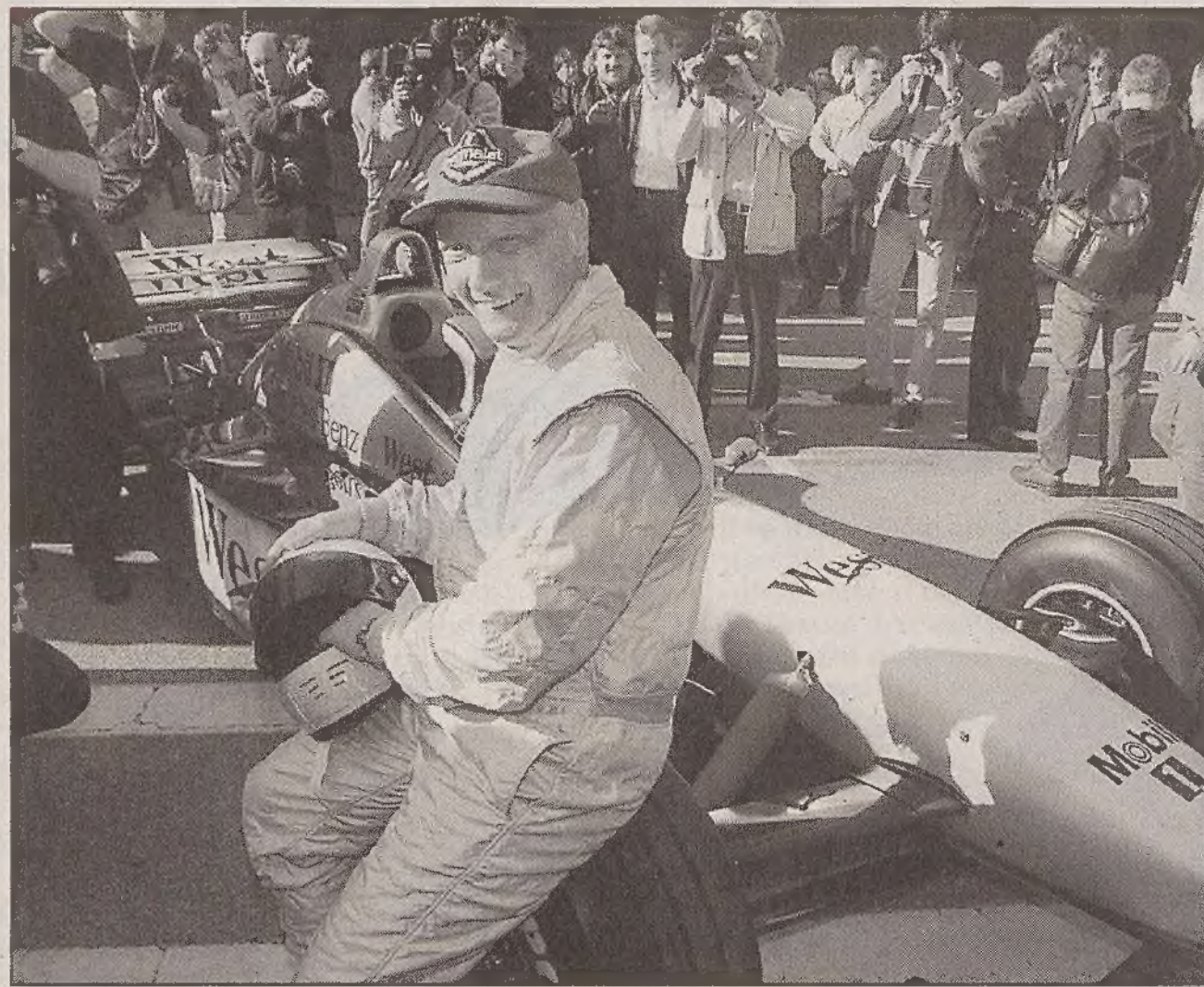
FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO D'EUROPA La pista attuale mantiene il nome ma non regala le emozioni del vecchio tracciato

Nürburgring, una storia lunga 23 chilometri

Dalla insidiosa curva sopraelevata Karussell ai salti di Plantzgarden per gli spericolati

NÜRBURGRING Gran parte del suggestivo romanticismo che ha accompagnato in passato il circuito del Nürburgring se n'è andato con l'arrivo dei bulldozer. Alle ruspe è stata risparmiata la demolizione ma idealmente proprio a loro è stato imposto di staccare il respiratore con il mondo delle competizioni al più affascinante e al tempo stesso temibile tracciato mai costruito.

Eppure quell'anello di Nordschleife di quasi 23 km è ancora lì col suo fascino, amputato di quei 4 e mezzo sui quali domenica si disputerà il Gp d'Europa. All'appassionato visitatore che si reca nei pressi di Adenau, quasi al confine tra Germania e Belgio, non potranno sfuggire le rovine del vecchio castello di Nürburg, datato XII secolo e da sempre celebre cartolina di sfondo del Gp; così come non potrà ignorare, lo stesso visitatore, la possibilità di rivivere attraverso un tour guidato le emozioni che i piloti portavano con sè nell'abitacolo. Si transiterà sul celebre dosso di Flugplatz, dove le monoposto decollavano per qualche istante come in nessun altro posto al mondo, ci si immergerà nella foresta di Aremberg, con i suoi dolci pendii tramutati in forza centrifuga dalle velocità inimmaginabili con le quali erano affrontate dai cavalieri del rischio. E ancora giù verso il ponte di Adenau dove perse la vita nel'54 «Pinocho» Marimon o la valle di Bergwerk dove Lauda visse l'inferno nell'edizione dell'addio al vecchio tracciato. Nomi di passaggi e di curve come Karussell (una breve sopraelevata che pareva un muro), Kesselchen oppure i due famosi salti di Plantzgarden sono finiti nel dimenticatoio quasi dappertutto, ma non da queste parti. Il Nürburgring nasce negli anni'20 per combattere la disoccupazione, promuovere il turismo e sviluppare l'industria motoristica tedesca dotandola di un'imponente struttura di collaudo. Consta di un anello Nord (km 22,81) sul quale vengono disputate le edizioni del Gp di Germania sino al 1976 e di uno più breve (km 7,7), situato in direzione Sud; nel punto in cui le due piste s'intersecano sorgono i box, il paddock e una magnifica tribuna naturale.

In due anni il circuito è completato e nel giugno 1927 Rudi Caracciola diventa il primo trionfatore del Nürburgring anche se soltanto un mese più tardi saranno centomila spettatori e una pioggia battente ad accompagnare Otto Merz e la sua Mercedes-Benz al successo nel primo Gp di Germania della storia. Anche Tazio Nuvolari ha legato all'Eifel la propria vittoria più prestigiosa, ottenuta nel 1935 con l'Alfa Romeo, un'impresa eroica valutata al pari di quelle realizzate da Fangio nel'57 e da Stewart nel'68.

«Non ho mai guidato così e mai più lo rifarò», commenterà l'asso argentino dopo aver coronato il proprio inseguimento a Collins e a Hawthorn, staccando con la Maserati 250F un ultimo giro veloce di gran lunga inferiore al miglior tempo in prova del giorno prima. Stewart domina invece le insidie del «Ring» con un polso ingessato, sfruttando al massimo le gomme Dunlop da pioggia in una pista resa ancor più infida da banchi di nebbia; relegherà Graham Hill, secondo classificato, a oltre 4 minuti per quella che rimane, pur tra le tante, la più entusiasmante tra le vittorie del tre volte iridato scozzese. La gloria e la storia s'interrompono bruscamente il primo agosto 1976 quando Niki Lauda, che alla vigilia aveva proposto ai colleghi di boicottare il Gp per mancanza dei presupposti minimi di sicurezza, esce di strada e s'incendia prima di essere centrato da Edwards, Ertl e Lunger, che negli istanti successivi si prodigheranno insieme a Merzario per strappare il campione alle fiamme.

Gian Paolo Grossi

Niki Lauda ha sperimentato a sue spese il tracciato tedesco.

I vincitori di Nürburgring

Il primo vincitore
1951: A. Ascari (Ferrari V12), (1)

Gli ultimi vincitori
1997: J.Villeneuve (Williams), (2)
1998: M.Hakkinen (McLaren), (2)
1999: J.Herbert (Stewart), (2)
2000: M. Shumacher (Ferrari), (2)
2001: M. Shumacher (Ferrari), (2)
(1) Nürburgring 22,772 km;
(2) 4,556 Km;

I PRIMATI DA BATTERE

Prove
2001: M. Shumacher (Ferrari), 1'14"960

Giro più veloce in gara
2001: Juan Pablo Montoya (Williams),1'18"354

Gara
M. Shumacher (Ferrari), 1h 29'42"724

Pole position 2001:
M. Shumacher (Ferrari), 1'14"960

ANSA-CENTIMETRI

La Mercedes vuole tenersi Coulthard

NÜRBURGRING Il capo della Mercedes Sport, Norbert Haug, ha negato che la McLaren stia cercando il sostituto di David Coulthard per la prossima stagione. E ha aggiunto che non sarà variata la coppia di piloti, confermando quindi anche Kimi Raikkonen. Continuano invece a girare voci di una possibile cessione della Minardi all'Asiatech, al momento fornitrice di motori al team faentino. L'ipotesi sarebbe caldeggiata anche da Bernie Ecclestone che teme che la crisi delle piccole scuderie possa numericamente impoverire la griglia di partenza. Test a Jerez in Spagna durante la settimana per quasi tutti i team. Miglior tempo (e nuovo record del circuito) di Kimi Raikkonen con la McLaren in 1'18"876. In pista c'erano anche Toyota, Renault, Williams, Ferrari, Jaguar e Bar.

La Bar adesso prova un motore a 10 cilindri

NÜRBURGRING Montoya con la Williams ha rotto il suo motore Bmw, il collaudatore della, Toyota Briscoe, è uscito di strada senza conseguenze particolari. La Arrows e la Minardi non hanno partecipato a questa sessione di test a Jerez in Spagna.

Nelle prove libere di oggi è previsto il debutto del nuovo motore Honda 10 cilindri. Tanto la Bar quanto la Jordan dovrebbero utilizzare questo propulsore anche nelle qualificazioni ddi domani, mentre non è ancora sicuro che il nuovo motore abbia l'affidabilità necessaria per la gara di domani, il Gran Premio d'Europa.

LE MANS

Mentre a Jacques Villeneuve dopo il mondiale di F1 e l'Indy manca solo la corsa francese per il grande slam

L'italiano Pirro nella leggenda delle «24 ore»

LE MANS *Prendiamo un Gp di Formula Uno, esageriamone tutti gli aspetti e otteniamo... la Ventiquattr'ore di Le Mans. In realtà le differenze che separano il campionato del mondo della massima formula dalla regina delle gare di durata non sono solo di quantità. Al contrario, anzi, appaiono il risultato di approcci completamente diversi e distanti tra loro.*

Hai voglia definire le monoposto endurance come F1 a ruote coperte; a parte il foglio bianco prima di iniziare il progetto, ben poco è in comune fra le due categorie. Che spesso si sono trovate una contro l'altra a contendersi la leadership nell'ambito delle competizioni mondiali; confronto che, a dire il vero, oggi non ha motivo di esistere. La F1 mangiatutto è la regina indiscussa nel panorama mondiale (Stati Uniti eclusi) e non concede l'eccezione nemmeno alla più affascinante tra le gare automobilistiche che si conoscano, l'unica vera star a quattro ruote cui Hollywood abbia spalancato le porte.

E non poteva essere altrimenti, Le Mans è un set naturale che non sfugge ai registi amanti dell'azione più vera. Così è successo anche nello scorso fine settimana, quando l'edizione numero 56 ha visto impegnate due vetture, regolarmente in gara, presenti di fatto solo per le telecamere che ospitavano negli abitacoli. Assieme al protagonista Michel Vaillant, l'equipaggio di fantasia era completato da Judie Wood, figlia dello stesso e da un pilota italiano chiamato Cavalo. Ma la finzione non ha potuto distrarre l'attenzione dal vero protagonista italiano, Emanuele Pirro, vincitore per il terzo anno consecutivo.

Un trionfo multiplo che coincide con quelli della sua scuderia, l'Audi Sport diretta dal team Joest, da domenica proprietaria in via definitiva della coppa che spetta al vincitore che si impone per tre edizioni di fila. Una tradizione che resiste, nonostante la storia di Le Mans sia ricca di autentici stravolgimenti. Il più clamoroso? Riguarda la partenza. L'attuale via lanciato risale al '71, ma la storia tramanda immagini di vetture parcheggiate a lisca di pesce davanti al muretto box col pilota pronto a scattare a piedi dalla parte opposta del nastro d'asfalto; è stato così dal '23 (anno della prima edizione) fino al '70, quando la griglia di partenza era sempre a lisca ma con il pilota già a bordo. Altri raffronti i ripetuti accorciamenti del tracciato, dai 17 km e 262 metri della prima volta agli attuali 13,880, per non parlare dell'inaudito taglio al rettilineo Hunaudieres, oggi ricamato da due chicane; nell'88, quando ancora non c'erano curve a deturparlo, la Jaguar vi raggiunse i 405 km/h, record di velocità assoluta a Le Mans. I tempi cambiano in fretta, dunque, anche per il circuito francese più famoso, che rimane ambito dalle grandi case nonostante Ferrari, Alfa Romeo, Ford, Porsche e altri marchi ufficiali restino spettatori dell'evento. Oggi si chiamano Audi e Bentley gli sfidanti, sebbene viste le forze in campo la casa degli anelli sia portata a sfidare se stessa, piuttosto. La tripletta è arrivata puntuale nonostante le vetture ufficiali abbiano contato una dozzina di forature e i meccanici fossero pronti a sostituire il cambio a metà gara; alla faccia dei pit stop...

Nell'automobilismo non esiste il corrispondente del Grande Slam tennistico, ovvero manca una corona in grado di identificare il vincitore in diverse categorie. A dire il vero ufficialmente non si sa nemmeno quali possano essere le categorie in questione (e in ogni caso chi è in F1 non pensa ad altro e chi non c'è pensa a come entrarci), ma di fatto vincere tutto significa realizzare la tripletta che comprende il titolo di campione del mondo di Formula uno, la 24 Ore di Le Mans e la 500 Miglia di Indianapolis. In particolare, quest'ultimo tassello è l'unico che manca a Jacques Villeneuve per completare l'opera e solo il veto della Bar, sua attuale scuderia, gli ha impedito di cercare il magico tris già quest'anno. Ma il canadese ha già dichiarato di voler cercare l'impresa, aprendo così la strada alla caccia del filotto, che presto potrebbe interessare anche Montoya.

Marco M. Nagliati

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO D'EUROPA Con i mondiali ormai in tasca la scuderia del Cavallino cerca di tenere alto l'interesse dei tifosi

La Ferrari prova a inventarsi nuovi stimoli

Il brasiliano Barrichello mette le mani avanti: «Sarà difficile battere le Williams»

NÜRBURGRING L'addio dell'Italia al mondiale nippo-coreano ha spostato i riflettori sulla Ferrari impegnata in Germania. Due gli obiettivi della rossa: sbaragliare la concorrenza riducendo al minimo gli sbadigli dei tifosi. Visto che Schumacher ha già ipotecato il suo terzo titolo mondiale consecutivo, il vero problema per la Ferrari sarà quello di tenere viva l'attenzione degli sportivi.

E per questo, mentre Schumi guarda al Nürburgring come l'ennesima occasione di frantumare qualche record in attesa di emulare il «mitico» Fangio con 5 mondiali, Rubens Barrichello prova a inventarsi uno spauracchio: «Sarà dura battere le Bmw Williams nella lotta per la pole position. La Michelin ha fornito loro una gomma che lavora bene in qualifica. Noi invece abbiamo un pacchetto macchina-pneumatici molto buono per la gara».

Michael Schumacher, che dopo otto gran premi ha già l'abissale vantaggio di 43 punti sui suoi inseguitori, ha in Juan Pablo Montoya l'unico rivale in grado di creargli qualche fastidio. Ma le condizioni meteorologiche potrebbero dare un'ulteriore mano al tedesco che ha già vinto per quattro volte il Gp d'Europa: Ferrari e Bridgestone hanno effettuato molti test sul bagnato da inizio stagione proprio nell'evenienza che domenica al Nurburgring possa piovere.

Una gara che tradizionalmente si articola su due pit-stop, una caratteristica che renderà il gran premio particolarmente interessante dal punto di vista dell'impostazione della strategia, determinante per riuscire ad avere la meglio sugli avversari: «Tutte le volte che vinco qui - ammette Schumacher - ho sempre festeggiato il titolo mondiale a fine stagione. Il Gran Premio d'Europa mi porta fortuna e io a queste cose ci credo e ci tengo».

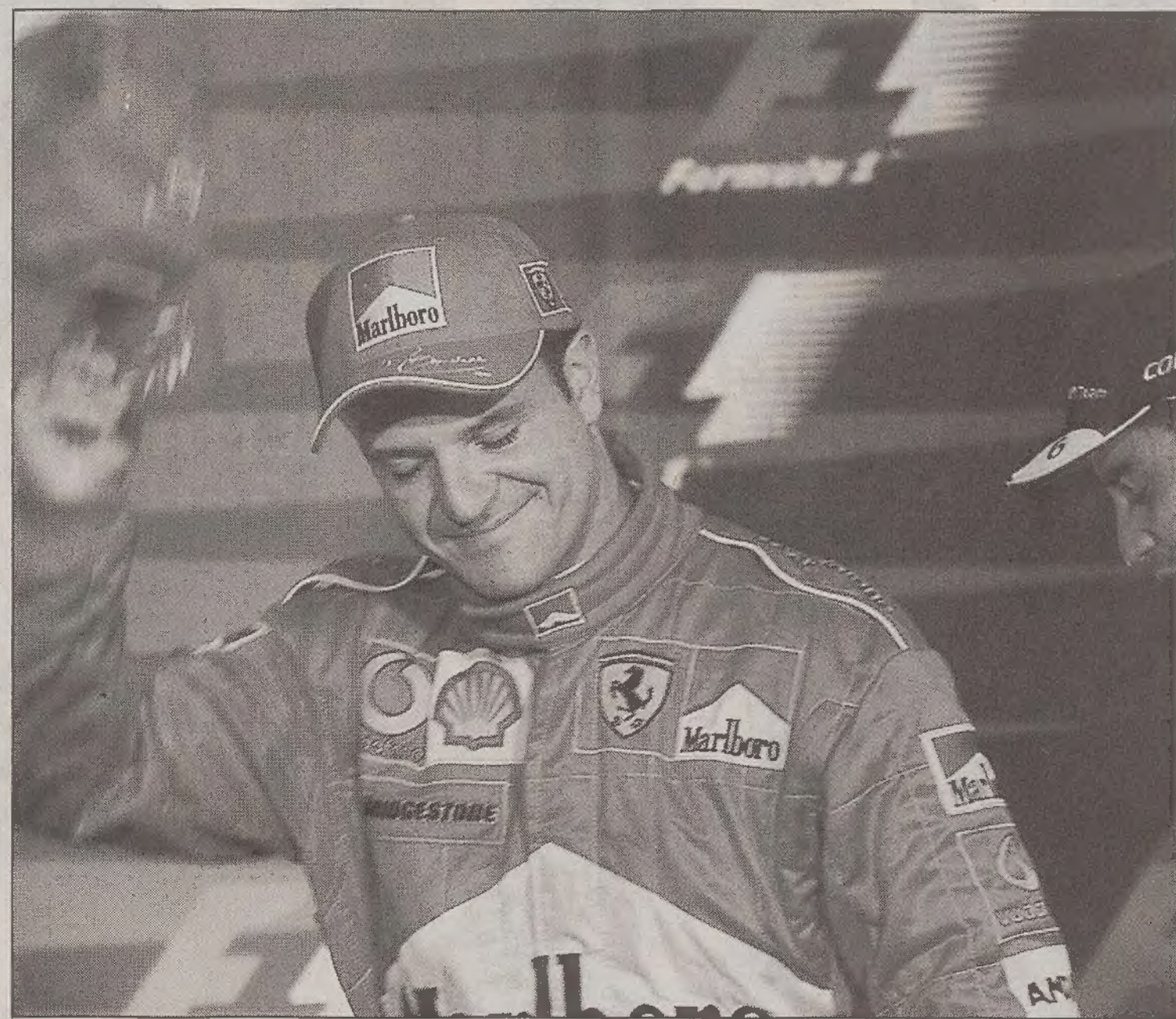
«In Ferrari non ci sono contratti da numero uno». Al settimanale «Focus» Michael Schumacher ha confidato di «non aver nessun privilegio rispetto al compagno di squadra Rubens Barrichello» che, quindi, non sarebbe il numero due. «Il numero uno è solo chi dimostra di essere il più forte». E nel frattempo Schumacher, non pago, si è messo a vendere anche i cappellini di Barrichello. In un certo senso non c'è da sorprendersi se Schumacher ha accolto con soddisfazione il contratto biennale siglato da Barrichello con la Ferrari. Oltre a comportarsi da fedele scudiero adesso il buon Rubens fa confluire altri soldi nelle tasche del suo caposquadra. Infatti da un anno il pilota brasiliano ha dato incarico alla Msc (Michael Schumacher Collection) di realizzare e vendere i prodotti di merchandising con il proprio nome. In pratica la società di Schumi (gestita dal suo manager Willi Weber) produce e vende i cappellini e le magliette con nome e immagine di Barrichello. Fra l'altro questi prodotti vengono venduti molto bene in Sud America, un mercato dove la società di Schumacher non ha mai sfondato. Quindi, se la Ferrari non avesse riconfermato Barrichello, sarebbe stato un guaio economico non da poco per il tedesco.

Stefano Aravecchia

Le classifiche di F1

Mondiale piloti	
1. M. Schumacher (Ger)	70
2. Juan Pablo Montoya (Col)	27
R. Schumacher (Ger)	27
4. D. Coulthard (Gbr)	26
5. R. Barrichello (Bra)	16
6. J. Button (Gbr)	8

Mondiale costruttori	
1. Ferrari	86
2. Williams	54
3. McLaren	33
4. Renault	12
5. Sauber	8
6. Jordan	6
7. Jaguar	3

ANSA-CENTIMETRI

Rubens Barrichello mentre si toglie uno dei suoi berretti ma in omaggio a chi? Forse a Michael Schumacher. Il pilota brasiliano non è particolarmente ottimista per la gara del Gran Premio d'Europa. Teme che questa volta le Williams possano essere più competitive delle Ferrari F2002. Oggi nelle prove ufficiali di qualifica ne sapremo di più.

GP di Nurburgring: così l'anno scorso

POLE POSITION

Michael Schumacher (Ferrari) in 1'14"960

ALL'ARRIVO		Tempo
1 Michael Schumacher	Ferrari	1h 29'42"724
2 Juan Pablo Montoya	Williams	+4"217
3 David Coulthard	McLaren	+24"993
4 Ralf Schumacher	Williams	+33"345
5 Rubens Barrichello	Ferrari	+45"495
6 Mika Hakkinen	Mc Laren	+1'04"868

TEMPI DEI PITSTOP (dalla pitlane all'uscita dai box)		Tempo
Più veloce: Michael Schumacher	Ferrari	31"983
Più lento: Enrique Bernoldi	Arrows	43"799

LEADERS DELLA CORSA		Giri al comando	N di giri al comando
Michael Schumacher	Ferrari	1-28/30-67	66
Juan Pablo Montoya	Williams	29	1

GIRO PIÙ VELOCE IN GARA		Tempo
1 Juan Pablo Montoya	Williams	1'18"354
2 Ralf Schumacher	Williams	1'18"498
3 Rubens Barrichello	Ferrari	1'18"537
4 Michael Schumacher	Ferrari	1'18"612
5 Eddie Irvine	Jaguar	1'18"674
6 David Coulthard	McLaren	1'18"883

ANSA-CENTIMETRI

A Maranello anni fa si parlava di una maledizione sulla Casa scagliata dalla madre di un dipendente licenziato in tronco dal Drake

Tra le «rosse» del Cavallino e gli azzurri una cabala incrociata

Ai prossimi Mondiali di calcio, che si disputeranno nel 2006 in Germania, saranno passati 24 anni dall'ultimo trionfo nell'82 dell'Italia

NÜRBURGRING Jody Scheckter 1979, Italia di Bearzot 1982. La Ferrari come gli azzurri? C'è da augurarselo: il team del Cavallino dopo 20 anni ha interrotto il digiuno di titoli iridati di F1, nel calcio l'eliminazione contro la Corea ha fatto salire a 20 gli anni di purgatorio mondiale. Per chi crede alla cabala e ai ricorsi storici i prossimi campionati del 2006 saranno tinti d'azzurro. Il rosso Ferrari insegna.

Le grandi passioni degli italiani, la Ferrari e la nazionale di calcio, sono destinate a far soffrire i propri tifosi. Quella del Cavallino sembrava un'autentica maledizione.

Addirittura a Maranello e dintorni si era sparsa la voce, diventata una sorta di leggenda utile a giustificare errori e insuccessi, che la madre di un dipendente licenziato in tronco dal Drake avesse minacciato che, per i successivi vent'anni, la Ferrari non avrebbe più vinto nulla in virtù di un incantesimo o qualcosa di simile.

Fatto sta che dal 1979 fino al 2000 la Ferrari ha effettivamente ingoiato solo bocconi amari fino al trionfo di Michael Schumacher che ha inaugurato un ciclo vincente tuttora in corso.

Nel corso di quei vent'anni il team del Cavallino ha toccato il fondo per poi perdere alcuni mondiali al fotofinish. Sembrava un incantesimo senza fine che si è infranto solo nel nuovo millennio.

La nazionale di calcio sta vivendo la stessa esperienza. Dopo il mondiale spagnolo vinto dagli azzurri di Enzo Bearzot nel 1982 è calato il buio e sono iniziate beffe e figuracce.

Eliminazione agli ottavi a Messico 1986, in semifinale ai rigori a Italia 1990, in finale ai rigori a Usa 1994, nei quarti ai rigori a Francia 1998. Fino alla bruciante uscita di scena negli ottavi di finale martedì scorso contro la Corea del Sud.

Ai prossimi mondiali del 2006, che si disputeranno in Germania, saranno passati 24 anni dall'ultimo trionfo di Spagna 82: la fatidica barriera dei venti è abbondantemente superata, quindi siamo tutti autorizzati a sperare.

E chissà che, come ha fatto la Ferrari, anche la nazionale di calcio una volta rotto l'incantesimo non riesca ad aprire un ciclo vincente su tutti i fronti.

Montezemolo assieme a Michael Schumacher.